

点赞两颗“雄心” 大湾区协同之嘉绍愿景

如果说,构建大湾区的空间格局将以上海为龙头,杭州、宁波为两大极核的话,那么,同样环绕着这个湾区的浙江多个城市,也早已跃跃欲试。嘉兴、绍兴等地就是其中的代表。

面朝大海,未来可期 嘉兴、绍兴搭乘湾区经济快车

本报见习记者 高佳晨 楼纯
本报记者 王益敏

没有人愿意错过大湾区。

如果说,构建大湾区的空间格局将以上海为龙头,杭州、宁波为两大极核的话,那么,同样环绕着这个湾区的浙江多个城市,也早已跃跃欲试。嘉兴、绍兴等地就是其中的代表。

事实上,当浙沪共谋环杭州湾大湾区建设的过程中,嘉兴已筑牢浙江接轨上海的“桥头堡”角色,先行一步,出台了行动计划。在辐射波下的绍兴,更是积极布局,志在搭上这趟“快车”,利用机遇和挑战,实现“弯道超车”。

时代的波澜面前,谁不想一展拳脚呢?

【嘉兴】 向北向北,打开大门 做接轨上海的桥头堡

嘉兴既是浙江省接轨上海的前沿阵地和桥头堡,又是杭州都市区与上海大都市圈的重要衔接区、叠加区,在全省谋划建设“大湾区”中具有突出的区位、创新、平台、空间等组合优势。

浙江朗德电子科技有限公司曾经开在上海,因为嘉善帮扶小微企业的优惠政策搬到了嘉兴。自嘉兴提出接轨上海之后,吴志鹏明显感受到公司所在的园区内入驻企业逐渐增多,对新创业团队在政策上的帮扶和优惠力度更大,交通也更加便利了。

“我们搬过来之前,高铁站旁边的马路还是坑坑洼洼的,这几年道路也慢慢修建起来了,交通更加通畅,车流量也越来越大了。而且园区内还开通了往返上海的大巴,每天早上5点20分从上海到嘉善,下午7点再从嘉善回上海,来来往往也更加方便。”

中国归谷嘉善科技园的副主任商加益告诉记者,现在上海各级单位来嘉善、来园区参观考察的次数更多了。“今天(记者采访当日)就有上海市委青委会的一批领导到我们园区来视察交流,这样能让更多人了解我们、走进我们,才能吸引更多企业和项目的加入,也能把上海的资源带到我们这里来。”

商加益说,在杭州湾跨海大桥建成之前,从嘉善到宁波还需要往杭州萧山方向绕一下,跨海大桥建成后,路线拉直了,减少了一小时路程。杭州湾跨海大桥的北接线也即将开通,开通后对加强嘉兴与苏州、宁波港等地的联系将发挥巨大作用。

嘉善科技园的人才引进主要来自于北上广深等地,“比如北京的客人来嘉善,最大的感受就是方便,因为北京到上海后,从上海到嘉善只需21分钟,就跟北京到天津一样方便。”

近3年内,有6个总投资超过50亿元的大项目、11家世界500强企业落户嘉善。上海自贸区嘉善项目协作区的设立,使嘉善成了浙江首个实质性对接上海自贸区的县,目前已承接11个项目。

事实上,在全面接轨上海、发展湾区经济的布局上,嘉兴规划建成“半小时高铁圈、一小时通勤圈”,教育、医疗卫生及社保等领域与上海对接,推进产业、创新、人才三大重点合作平台对接等等。

作为浙江北门接轨上海的“桥头堡”,嘉兴有其独特的区域优势,四通八达的国道在这里相互交织,公路网密度居浙江第一、全国第二。

嘉兴还具有“前海后河”独特优势,京杭运河、杭申线、乍嘉苏线与长湖申线、杭湖锡线、钱塘江等相互贯通,构成浙北航道网,是全省发展海河联运条件最为优越的区域。嘉兴陆域面积3915平方公里,海域面积1504.3平方公里,海岸线121公里。

以下数据,除了说明嘉兴具有地缘优势之外,更说明她在通道连接中的能力所在:

嘉兴港是国家一类开放口岸,浙北地区唯一出海口。截至2016年底,全港拥有外海生产性泊位48个,其中万吨级泊位35个。2016年,嘉兴港完成货物吞吐量6816.8万吨,集装箱吞吐量134万标箱。未来,嘉兴将建设杭州湾跨海大桥北接线二期、沪乍杭铁路、通苏嘉城际铁路等,着力增强嘉兴参与浙江“大湾区”建设的通道连接能力。



杭州湾跨海大桥自2008年正式开通后,杭州湾沿岸城市的联系大大加强了。资料图片 孙丰立 摄

【绍兴】 搭上大湾区这班快车 全面打好“大桥经济”这张牌

今年7月31日,绍兴明确提出,要融入“大湾区”,推进大开放,加强国际产能合作,加大招商引资力度。

在融入大湾区的过程中,绍兴在不断完善大交通网络的构建、产业大平台建设、确立优势。

大湾区,往往是人才、技术、资本等各种高端要素的集聚地,绍兴通过近年来的努力已经具备了融入的基础和能力,在“全市一盘棋”的格局下,搭上大湾区这趟“快班车”实现弯道超车。

浙江和茂盛袜业有限公司董事长陈仁勇目睹了绍兴几年来的改变。他说,绍兴融入大湾区的过程带动了一大批本土企业,缩减了成本,互通了资源,先进技术和人才也不再是问题。

陈仁勇负责的企业内部有一个物流园区,专门用来做国内货物的运输,外贸出口主要依靠宁波、上海两地的港口,物流公司直接到企业来装货,运往港口发出。在上海洋山港开通之前,他们的运输选择也相对有限,发货时,沪甬两地的港口哪有空余的船才能从哪发走,洋山港开通后,可选择的余地才多了起来。

“我第一年做外贸是2008年左右,那时一个集装箱运到上海成本大约6000多块钱,现在成本下降到4000多元了。”

在几年以前,从上海洋山港运货到诸暨的卡车要绕很多路。要先走上海市区或环线郊区,再上沪杭甬高速,再转杭金衢高速才能到诸暨。“卡车凌晨出发,到诸暨最起码也要七八个小时,有的时候路上堵牢了根本不知道要堵多久,堵一天都有可能,总要担心当天发货当天能不能到货。”

嘉绍大桥开通以后,从上海洋山港码头直接走嘉绍大桥就能到诸暨。“路程减短了好多,至少节省了一半时间,随着杭金衢高速拓宽,路况好了也不堵车了,当天的货当天就能到。”陈仁勇告诉记者,原来不能保证发货效率,现在能保证了,就能腾出更多精力放到生产、服务方面,这能帮助企业更好的达成交易。

一座大桥影响一座城市,在“大桥经济”下,绍兴经济发展增加了一个新引擎。而如今对接“湾区经济”,绍兴将以此为依托,实现更快发展。

